Россия Департамент железных дорог
Рек
ЦТ

# ИНСТРУКЦІЯ

# НАЧАЛЬНИКАМЪ УЧАСТКОВЪ

ИЛИ

# НАЧАЛЬНИКАМЪ ГЛАВНЫХЪ ДЕПО

относительно подготовительныхъ мѣръ
къ слѣдованію ИМПЕРАТОРСКИХЪ поѣздовъ
и по сопровожденію таковыхъ.

---

Варшавская Типографія и Литографія. Трембацкая II.

1892

ГОСУДАРСТВЕННАЯ
ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ
БИБЛИОТЕКА

ЦТ

450209

У 28

Инструкція эта составлена на точномъ основаніи и содержитъ буквальныя выдержки изъ Высочайше утвержденныхъ 24 Апрѣля 1892 г. и 15 Іюня 1891 г. положеній.

Почему, на основаніи распоряженія Департамента желѣзныхъ дорогъ отъ 27 Іюля 1892 г. за № 10919, предлагается къ руководству и точному исполненію.

Начальникъ Варшаво-Тереспольской жел. дор.
Инженеръ *Измайловъ*.

# ИНСТРУКЦІЯ

## НАЧАЛЬНИКАМЪ УЧАСТКОВЪ ИЛИ НАЧАЛЬНИКАМЪ ГЛАВНЫХЪ ДЕПО

## относительно подготовительныхъ мѣръ къ слѣдованію Императорскихъ поѣздовъ и по сопровожденію таковыхъ

(въ развитіе Высочайше утвержденнаго Положенія 1890 года объ Императорскихъ поѣздахъ).

### § 1.

На начальниковъ участковъ тяги или лицъ ихъ замѣняющихъ, независимо отъ прямыхъ обязанностей, предусмотрѣнныхъ существующими на дорогѣ инструкціями, возлагается по отношенію къ прослѣдованію Император-

скихъ поѣздовъ выполненіе нѣкоторыхъ особыхъ, нижеизложенныхъ, дополнительныхъ правилъ.

§ 2.

Получивъ отъ начальства извѣщеніе о предстоящемъ назначеніи Императорскаго поѣзда, а также относительно рода тяги (одиночная или двойная), типа паровозовъ, рода тормазовъ, предполагаемыхъ къ примѣненію къ означенному поѣзду, начальникъ участка тяги долженъ приступить къ выбору и освидѣтельствованію паровозовъ для него, а также къ назначенію паровозовъ для резерва по станціямъ; затѣмъ, если позволяетъ время, то долженъ объѣхать свой участокъ или командировать для сего своего помощника или старшаго машиниста, чтобы убѣдиться въ полной исправности водоснабженія, поворотныхъ круговъ и вообще всего того, что находится въ его вѣдѣніи по отношенію къ тягѣ поѣздовъ.

§ 3.

Паровозы, назначаемые для слѣдованія съ Императорскимъ поѣздомъ, избираются изъ наилучшихъ по конструкціи и исправному состоянію. При слѣдованіи поѣзда двойною тя-

гою оба паровозы должны быть одинаковаго рода (оба пассажирскіе или оба товарные).

§ 4.

Избранные для слѣдованія съ Императорскимъ поѣздомъ паровозы свидѣтельствуются начальниками участка тяги или главнаго депо, къ которому паровозы приписаны, совмѣстно со старшими машинистами, гдѣ таковые имѣются, и машинистами, назначенными къ слѣдованію съ Императорскимъ поѣздомъ. Для освидѣтельствованія и подготовленія паровозовъ надлежитъ руководствоваться порядкомъ, изложеннымъ въ дальнѣйшихъ параграфахъ этой инструкціи (§§ 5—9).

§ 5.

Новые или вышедшіе изъ большаго ремонта не болѣе, какъ за полгода паровозы, совершившіе при этомъ пробѣгъ не менѣе 500 верстъ, и вообще паровозы, исправность коихъ не будетъ подлежать сомнѣнію, подвергаются, предварительно слѣдованія съ Императоскими поѣздами, лишь наружному осмотру (причемъ составляется актъ по установленной формѣ); прочіе-же паровозы, предназначенные къ слѣдованію съ упомянутыми поѣздами, если только

позволяетъ время, подвергаются подробному освидѣтельствованію съ поднятіемъ ихъ на домкраты, отнятіемъ золотниковыхъ и переднихъ цилиндровыхъ крышекъ и снятіемъ шатуновъ, съ цѣлью убѣдиться въ полной исправности всѣхъ осматриваемыхъ частей.

§ 6.

Освидѣтельствованные, согласно § 5-го паровозы (съ разборкою частей), по приведеніи ихъ въ полную исправность, подвергаются обкаткѣ, послѣ чего означенные паровозы могутъ быть употребляемы для службы въ поѣздахъ, подъ особымъ наблюденіемъ начальниковъ тѣхъ депо, къ которымъ паровозы приписаны, но во всякомъ случаѣ означенные паровозы ранѣе постановки ихъ въ Императорскіе поѣзда должны быть подвергнуты наружному осмотру (причемъ составляется актъ по установленной формѣ прилож. 1).

§ 7.

Въ тѣхъ случаяхъ, когда не были подвергнуты подробному освидѣтельствованію съ подъемкою на домкраты (§ 5) и обкаткою (§ 6) и вмѣстѣ съ тѣмъ они не принадлежатъ къ числу новыхъ или недавно вышедшихъ изъ боль-

шаго ремонта (§ 5), то выборъ таковыхъ для слѣдованія съ Императорскими поѣздами производится на основаніи какъ наружнаго ихъ осмотра, такъ и имѣющихся въ депо свѣдѣній о послѣднемъ ихъ освидѣтельствованіи съ подъемкою; о произведенномъ въ нихъ ремонтѣ и вообще о предшествующей ихъ службѣ.

§ 8.

Паровозы, назначенные къ слѣдованію съ Императорскими поѣздами ранѣе постановки ихъ въ Императорскій поѣздъ подвергаются наружному осмотру, хотябы они и были уже освидѣтельствованы порядкомъ, указаннымъ выше въ § 5, при чемъ составленный по особой формѣ актъ (приложеніе № 1) за подписью участвующихъ лицъ. Упомянутые акты въ двухъ экземплярахъ передаются Начальнику дороги.

§ 9.

Ко времени слѣдованія Императорскаго поѣзда должны быть приготовлены начальниками участковъ тяги резервные паровозы, размѣщенные по станціямъ (въ разстояніи не болѣе 100 верстъ одинъ отъ другаго) по распредѣленію, которое будетъ своевременно утвер-

ждено управляющимъ дорогою и включено въ служебное росписаніе.

Резервные паровозы должны быть выбраны преимущественно однородные съ паровозами, назначенными для слѣдованія съ Императорскимъ поѣздомъ и подвергнуты лишь наружному осмотру; составленіе актовъ сего осмотра не обязательно.

§ 10.

На тѣхъ станціяхъ, на которыхъ назначены по росписанію остановки Императорскаго поѣзда безъ смѣны паровозовъ, баки водоснабженія должны быть, ко времени прихода означеннаго поѣзда, наполнены водой и водоливы должны находиться на своихъ мѣстахъ; о чемъ начальники участковъ должны своевременно сдѣлать распоряженіе.

§ 11.

Поѣздные паровозы, назначенные для слѣдованія съ Императорскимъ поѣздомъ (§ 3), должны быть въ полной готовности къ слѣдованію не позже, какъ за часъ до отхода означеннаго поѣзда съ начальной станціи или со станціи смѣны паровозовъ, причемъ паровозы должны быть снабжены всѣми необходимыми

принадлежностями, согласно установленнымъ на дорогѣ описямъ, а также необходимымъ запасомъ освѣтительныхъ и смазочныхъ матеріаловъ.

До выхода упомянутыхъ паровозовъ изъ депо, готовность ихъ для слѣдованія съ Императорскимъ поѣздомъ должна быть провѣрена личнымъ осмотромъ паровозовъ мѣстнымъ начальникомъ участка тяги или депо.

Тотъ же порядокъ соблюдается и въ отношеніи резервныхъ паровозовъ (§ 10), но таковые должны быть въ полной готовности на назначенныхъ для ихъ стоянки станціяхъ не позже, какъ за часъ до времени вступленія Императорскаго поѣзда въ раіонъ дороги, обслуживаемой резервнымъ паровозомъ. Давленіе пара въ котлѣ резервнаго паровоза должно быть все время поддерживаемо при такой упрогости, чтобы оно было всего на одну или на двѣ атмосферы менѣе рабочаго давленія пара въ котлѣ. .

## § 12.

Для оказанія, въ случаѣ надобности, помощи людямъ технической бригады, слѣдующей въ Императорскомъ поѣздѣ на станціяхъ, находящихся на пути слѣдованія этого поѣзда,

мѣстные станціонные слесаря-осмотрщики должны находиться на готовѣ ко времени прибытія поѣзда и ожидать его, имѣя на себѣ форменный головной уборъ, у станціонной платформы со стороны входа поѣзда. Люди эти оказываютъ упомянутую помощь лишь по полученіи на то приказанія управляющаго дорогою, послѣ чего исполняютъ въ точности только тѣ распоряженія, которыя будутъ имъ даны инженеромъ вагоновъ Императорскаго поѣзда или его замѣстителемъ.

О томъ, чтобы слесаря-осмотрщики находились своевременно въ готовности на указанныхъ мѣстахъ, начальники участковъ тяги должны своевременно сдѣлать распоряженіе непосредственно или черезъ начальниковъ станцій.

§ 13.

Начальникъ участка тяги обязанъ лично на паровозѣ сопровождать Императорскій поѣздъ на всемъ протяженіи своего участка и долженъ быть одѣтымъ въ установленной формѣ.

Въ случаѣ употребленія двойной тяги онъ долженъ находиться на переднемъ паровозѣ.

§ 14.

Предъ отправленіемъ поѣзда начальникъ участка тяги обязанъ лично наблюсти за ак-

куратностью и надежностью сцѣпки паровозовъ какъ между собою (въ случаѣ двойной тяги), такъ и съ ближайшимъ головнымъ вагономъ*), убѣдится въ правильности и прочности соединенія тормазныхъ проводовъ у паровозовъ и тендера съ головнымъ вагономъ. Во избѣжаніе разъединеній провода гловки соединенныхъ резиновыхъ рукавовъ между паровозами, тендерами и головнымъ вагономъ надлежитъ связать бичевой или проволокой и затѣмъ при пробѣ тормазовъ надлежитъ наблюсти по манометру, не существуютъ-ли утечки воздуха въ вагонныхъ тормазахъ, (герметичность и правильность дѣйствія паровозныхъ и тендерныхъ тормазовъ должна быть провѣрена окончательно начальномъ участка тяги или дено по крайней мѣрѣ за часъ до прицѣпки паровозовъ).

При пробѣ вагонныхъ непрерывныхъ тормазовъ начальникъ участка тяги руководствуется особою инструкціею о непрерывныхъ тормазахъ Императорскаго поѣзда.

При слѣдованіи Императорскаго поѣзда на непрерывныхъ тормазахъ, если во время пути, на перегонѣ будетъ обнаружена неисправность

---

*) Сцѣпка тендера паровоза съ головнымъ вагономъ производится техническою бригадою Императорскаго поѣзда.

ихъ, то начальникъ участка тяги наблюдаетъ, чтобы машинистъ, при дальнѣйшемъ веденіи поѣзда прибѣгалъ, въ случаѣ надобности, къ дѣйствію ручныхъ тормазовъ, давая о томъ поѣздной бригадѣ установленные о семъ сигналы. Вмѣстѣ съ симъ предѣльная скорость, установленная росписаніемъ хода Императорскаго поѣзда должна быть умешьшена на 10%, впредь до ближайшей остановки поѣзда на станціи, гдѣ о случившемся должно быть донесено управляющему дорогою для дальнѣйшихъ сего послѣдняго указаній.

## § 15.

Во время слѣдованія съ поѣздомъ главнѣйшая обязанность начальника участка тяги — наблюдать за правильнымъ и вполнѣ внимательнымъ исполненіемъ обязанностей паровозною прислугою, обращая притомъ наибольшее вниманіе *на равномѣрность* ѣзды и чтобы скорость движенія поѣзда отнюдь не только не превышала наибольшую соотвѣтствующую тишу паровоза, (которая должна быть обозначена въ будкахъ машинистовъ на особыхъ табличкахъ), но и не превосходила той скорости, которая будетъ обозначена, какъ наибольшая въ самомъ росписаніи слѣдованія Императорскаго

поѣзда (въ зависимости отъ его состава, состоянія пути, уклоновъ и т. п.

§ 16.

Кромѣ того начальники участковъ тяги, слѣдуя съ Императорскимъ поѣздомъ, обязаны наблюдать:

а) чтобы машинисты выполняли всѣ замедленія въ пути въ пунктахъ, означенныхъ въ росписаніи, или указываемыхъ находящимися на томъ же паровозѣ начальникомъ дистанціи;

б) чтобы на станціяхъ, гдѣ назначены для поѣзда остановки, машинисты не пользовались при подходѣ къ пассажирской платформѣ пріобретенной поѣздомъ живою силою, а вели поѣздъ на парахъ поѣзднаго паровоза, и

в) чтобы по станціоннымъ стрѣлкамъ поѣздъ проходилъ со скоростью не превышающею 20 верстъ въ часъ, если стрѣлка встрѣчная, и 30 верстъ въ часъ, если она попутная.

*Примѣчаніе.* Дабы выполнить практически предлагаемую задачу — проведенія Императорскаго поѣзда съ возможно большею равномѣрностью безъ уклоненій отъ наибольшихъ скоростей и безъ опозданій прибытіемъ на станціи, — начальникамъ участковъ, на основаніи опыта, рекомен-

дуется заготовить по полученіи росписанія таблицу среднихъ скоростей, которыхъ долженъ держаться машинистъ на каждомъ перегонѣ (между 2-мя смежными станціями); для сего изъ времени, назначеннаго на проходъ между станціями, надлежитъ вычесть 4 минуты потери времени на замедленіе хода при отправленіи и прибытіи, считая что въ эти 4 минуты проходится пространство въ 1 версту, кромѣ того вычесть потерю времени, въ случаѣ предвидѣнныхъ замедленій хода поѣзда въ пути, полагая, что при каждомъ замедленіи на незначительномъ протяженіи потратится около 4—5 минутъ для прохожденія одной версты. Затѣмъ, вычтя изъ разстоянія между станціями число верстъ, проходимыхъ замедленнымъ ходомъ, раздѣливъ остающееся число верстъ на остающееся для прохода ихъ времени и умноживъ частное на 60, получить среднюю скорость, которой примѣрно и долженъ держаться машинистъ на всемъ остальномъ протяженіи перегона, гдѣ нѣтъ замедленій.

Если на паровозѣ имѣется указатель скорости, то при помощи его легко можно наблюдать, чтобы ѣзда соотвѣтствовала намѣченной

такимъ образомъ средней скорости, возможно менѣе уклоняясь отъ нея; при отсутствіи же указателя начальникъ участка долженъ провѣрять отъ времени до времени скорость движенія при помощи часовъ и проходимыхъ разстояній.

## § 17.

При движеніи двойною тягою указатель скорости долженъ находиться на переднемъ паровозѣ, управленіе автоматическимъ тормазомъ должно производиться съ передняго паровоза, маневрный же тормазный кранъ втораго паровоза долженъ быть все время закрытъ. Машинистъ 2-го паровоза долженъ открывать его лишь въ случаѣ замѣченной имъ утечки воздуха въ тормазномъ проводѣ въ то время, когда не производится никакого тормаженія. Предъ началомъ тормаженія съ передняго паровоза начальникъ участка обязанъ наблюдать, чтобы машинистъ этого паровоза не упускалъ давать сигналъ о закрытіи регулятора на второмъ паровозѣ.

## § 18.

Начальникъ участка тяги, при сопровожденіи Императорскаго поѣзда, долженъ строго руководствоваться настоящей инструкціей, а

равно и инструкціею объ электрической сигнализаціи въ Императорскомъ поѣздѣ, и принимать всѣ мѣры къ точному и пунктуальному выполненію росписанія Императорскаго поѣзда.

Превышеніе наибольшихъ скоростей, указанныхъ въ росписаніи допускается отнюдь не болѣе какъ на 5 верстъ (по часовому расчету), съ тѣмъ однако же, чтобы при этомъ ни въ какихъ случаяхъ не была превышена поѣздными паровозами установленная для нихъ на основаніи § 69 правилъ движенія предѣльная скорость, означаемая на помѣщенныхъ въ будкахъ машинистовъ табличкахъ.

## § 19.

Начальникамъ участковъ вмѣняется въ непремѣнную обязанность выпольнять лишь только тѣ измѣненія и уклоненія отъ настоящихъ правилъ, о коихъ они получили распоряженіе управляющаго дорогою или непосредственно, или черезъ главнаго инженера тяги, если таковой въ поѣздѣ.

Распоряженій по сему предмету, исходящихъ отъ другихъ лицъ, начальники участковъ тяги не должны выполнять, а также не должны допускать, чтобы таковыя распоряженія были даваемы кѣмъ либо изъ неподлежащихъ лицъ непосредственно машинистамъ.

## § 20

Согласно Высочайше утвержденнаго 15 Іюня 1891 года положенія (§ 24), всѣ служащіе, находящіеся по дѣламъ службы на станціяхъ, на пути и въ поѣздѣ, должны имѣть билеты за подписью начальника отдѣленія жандармскаго полицейскаго управленія. Начальникъ участка тяги обязанъ заблаговременно составить именные списки всѣмъ лицамъ, которыя обязаны сопровождать и быть при Императорскомъ поѣздѣ, поименованнымъ въ этой инструкціи, а именно: паровознымъ бригадамъ — дѣйствующихъ и резервныхъ паровозовъ, доливамъ, машинистамъ водоснаженія, слесарямъ, осмотрщикамъ и проч. и представить таковой черезъ начальника тяги въ управленіе. По полученіи бланковъ онъ обязанъ раздать ихъ упомянутымъ лицамъ и внушить имъ, чтобы они ихъ хранили бережно и имѣли при себѣ во время проѣзда, а потомъ сдали обратно. Послѣ сего онѣ представляются начальникомъ депо счетомъ въ управленіе дороги.

Прилож. 1.

ВАРШАВСКО-ТЕРЕСПОЛЬСКАЯ

ЖЕЛѢЗНАЯ ДОРОГА.

СЛУЖБА ПОДВИЖНАГО СОСТАВА И ТЯГИ.

Депо.....

.....*дня 189 г.*

№.....

ГОСУДАРСТВЕННАЯ ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКАЯ БИБЛИОТЕКА

И 50209

# АКТЪ

наружнаго осмотра паровоза и тендера, назначенныхъ для слѣдованія съ Императорскими поѣздами между станціями

и

## I. Паровозъ Серіи №

1. Родъ паровоза колесный съ спаренными осями.
2. Допускаемое рабочее давленіе пара въ котлѣ атмосферъ.
3. Число осей { движущихъ и спаренныхъ / поддерживающихъ или телѣжечныхъ }
4. Система скрѣпленія шинъ съ ободомъ колесъ
5. Система тормаза
6. Число тормазныхъ осей
7. Наибольшая предѣльная скорость, на основаніи § 69-го правилъ движенія 1883 года:
   а) при одиночной тягѣ вѣрстъ въ ч.
   б) при двойной тягѣ { зимою „ / лѣтомъ „ }

8. Паровозъ вышелъ изъ послѣдняго большаго ремонта и послѣ этого къ 1-му числу мѣсяца 189 г. сдѣлалъ пробѣга в.
9. Котелъ былъ подвергнутъ въ послѣдній разъ гидравлической пробѣ и послѣ этого къ 1-му числу мѣсяца 189 г. сдѣлалъ пробѣга в.
10. Время послѣдняго осмотра паровоза съ подъемкою его 189 г.
11. Пробѣгъ послѣ послѣдняго осмотра паровоза съ подъемкою его вер. до 189 г.

## II. Тендеръ Серіи №

1. Число осей
2. Система скрѣпленія шинъ съ ободомъ колесъ
3. Система тормаза
4. Число тормазныхъ осей

## III. Результаты осмотра:

### а) Паровоза.

1. Оси
2. Колеса

| | | въ мил. |
|---|---|---|
| 3 Бандажи | движущихъ колес. толщ по кругу кат. | |
| | сдвоенныхъ „ | „ |
| | поддерживающ. „ | „ |

4. Тормазный приборъ
5. Упряжъ
6. Рессоры подвѣсные
7. Состояніе наружныхъ частей движущаго механизма
8. Состояніе наружныхъ частей пораспредѣлительнаго механизма
9. Состояніе котла
10. Состояніе арматуры котла

### б) Тендера.

1. Оси
2. Колеса

| | | | | въ мил. |
|---|---|---|---|---|
| 3. Бандажи | 1-ой оси толщин. | по кругу | катанія | |
| | 2-ой | ” | ” | ” |
| | 3-ей | ” | ” | ” |
| | 4-ой | ” | ” | ” |

4. Тормазный приборъ
5. Упряжъ
6. Рессоры подвѣсные

## IV. Заключеніе

На основаніи результатовъ произведеннаго наружнаго осмотра, нижеподписавшіеся признали означенные въ семъ актѣ паровозъ и тендеръ годными для слѣдованія съ Императорскимъ поѣздомъ.

Печатано по распоряженію Департамента желѣзныхъ дорогъ.

Варшавская Типогр. и Литогр. Трембацкая 11.